GRAN PREMIO DELLA CINA *Mentre a Shanghai c'è lotta solo per la conquista del mondiale costruttori, il Cavallino pensa al futuro*

La Ferrari volta pagina dopo un'annata buia

Le rosse ripartiranno da Schumacher e Massa. La consacrazione di Alonso e la maturità di Trulli

SHANGHAI Va in archivio domani mattina la stagione 2005 della Formula Uno. Emesso il verdetto più prestigioso, quello relativo al titolo piloti, resta da assegnare quello costruttori che, al di là dell'atteggiamento distaccato dei protagonisti, ha la sua reale importanza. E' pur vero che si tratterà solo di suggellare lo strapotere evidenziato da Renault e McLaren nel corso dell'anno, quindi da questo aspetto poco cambierà l'esito della gara cinese.

Dal punto di vista strettamente sportivo, quella che va in archivio, è comunque una delle più importanti tra quelle viste di recente.

Michael Schumacher

Ha sancito infatti, e purtroppo, il ritorno della Ferrari tra i comuni mortali. In questo senso ha come chiuso un'epoca. Ha fatto vedere che altre scuderie, magari appoggiate in modo più o meno diretto da grandi case automobilistiche (la Mercedes non è proprietaria della McLaren, ma di certo ne determina le scelte) hanno le capacità tecniche e finanziarie per operare investimenti che portino a risultati concreti. La Ferrari ha la capacità di tornare vincente presto, in fondo è proiettata sulla prossima stagione da tempo, ma non è detto che l'operazione sia così semplice.

In tema di piloti il 2005 ha finalmente visto ergersi definitivamente altre figure oltre a quella di Schumacher. Per voltare pagina serve soprattutto una vettura nuova. Alla Ferrari lo sanno bene e, a differenza di quanto avvenuto negli ultimi anni, il lancio della monoposto per il 2006 non si farà attendere. Già a metà gennaio, infatti, è previsto il debutto della F248 (questa pare la sigla destinata alla prossima Ferrari F.1, a sottolineare la cilindrata di 2,4 litri e l'architettura ad 8 cilindri), sensibilmente in anticipo rispetto alle ultime stagioni. Una scelta necessaria per valutare con margine di intervento la bontà del progetto e l'efficacia della gomme Bridgestone, principali imputate del flop di quest'anno.

Fernando Alonso

Michael Schumacher e Felipe Massa avranno dunque tempo per valutare a fondo la bontà del prossimo progetto e se per il giovane sostituto di Barrichello sarà solo una presa di contatto anticipata, per Schumi potrebbe trattarsi del momento in base al quale decidere il proprio futuro: pare che se dovesse arrivare una vettura competitiva oltre al terzo posto nel mondiale piloti 2005, infatti, dediderà cosa fare. Sembra fantascienza, ma in F1 le decisioni più clamorose spesso arrivano senza preavviso.

Tornando al bilancio, al di là dello scontato Alonso e di Raikkonen, viene in mente la maturità mostrata da Trulli nel far crescere praticamente da solo la Toyota. Button è stato troppo penalizzato da una Bar non all'altezza, la curiosità di fine stagione è quella di veder cosa combinerà Massa in Ferrari.

Come spesso accade alla fine di una annata della Formula Uno, il lato sportivo è forse l'unico veramente chiaro. Ma quella che sta per chiudersi è stata una stagione che lascia intravedere cambiamenti importanti anche in senso politico-sportivo. Lo si vede dalla spaccatura nata intorno al Patto della Concordia, tra i team più importanti rinnovato solo dalla Ferrari, e dal crescente impegno delle case automobilistiche con l'acquisizione di scuderie da gestire in prima linea. Una situazione di due schieramenti ben contrapposti, che può legittimamemente far pensare al rafforzamento dell'idea di un campionato mondiale alternativo.

Così, ad oggi, le uniche ulteriori certezze restano quelle legate a due addii.

Quello di Minardi che, al di là di come si chiamerà la scuderia, lascia il team nelle mani della Red Bull che ne farà il suo Junior Team. E quello di Barrichello, che lascia la Ferrari. Runinho, con la Bar, saprà però essere ancora protagonista di questo Circus.

Davide Portioli

I meccanici della Ferrari mentre si adoperano ai box per gli ultimi ritocchi alla vettura di Michael Schumacher.

LE PROVE

De la Rosa il più veloce nelle libere

SHANGHAI Kimi Raikkonen è apparso ieri determinato a fare il possibile per dare alla McLaren la vittoria nella classifica costruttori, l'unico titolo ancora in palio nella stagione di Formula 1 che si chiude con il Gran Premio di Shanghai. Nelle prove libere di ieri, il miglior tempo è stato registrato dal terzo pilota della McLaren, Pedro de la Rosa. Raikkonen si è accontentato del secondo miglior tempo nella seconda tornata di prove ma non sembra intenzionato a cedere in gara, e oggi, nelle qualificazioni. «È stato un buon inizio, e spero di continuare così», ha detto il finlandese al termine. «La macchina è forte, io mi sento bene e non vedo l'ora di gareggiare. Cercheremo di raggiungere l'obiettivo che ci siamo posti per quest'anno, vincere la classifica costruttori».

Fernando Alonso, ormai campione del mondo con la sua Renault, ostenta invece la tranquillità di chi ha già dimostrato quello che doveva dimostrare. Il giovane pilota spagnolo ha respinto col sorriso sulle labbra i suggerimenti di chi lo punzecchiava affermando che solo battendo Raikkonen domenica potrà dimostrare di essere veramente il migliore. «Sono estremamente contento di vincere il titolo con la seconda vettura più veloce» ha detto il ventiquattrenne pilota spagnolo, che si è assicurato il campionato del mondo il mese scorso. «Non mi importa di vincere altre gare - ha proseguito Alonso - so che la McLaren è più veloce di noi e questo mi rende ancora più contento». Alonso ha fatto solo un accenno alle condizioni della sua vettura che, al contrario della McLaren, ha un nuovo motore: «L'automobile era un po' pesante da guidare oggi, ma penso che sia normale per il primo giorno su un circuito, la pista era anche piuttosto sporca». Il più giovane campione del mondo nella storia della Formula 1 ha anche respinto le ipotesi secondo le quali la rivalità tra lui e Raikkonen sarà il tema dominante della prossima stagione. «Ci sono almeno quattro o cinque piloti che possono essere i più veloci, dipende da tante cose», ha detto il campione del mondo, che ha anche affermato di non escludere per l'anno prossimo, un «ritorno» di Michael Schumacher e della Ferrari.

Per la scuderia di Maranello, il brasiliano Rubens Barrichello, vincitore l'anno scorso nel primo Gran Premio di Shanghai della storia, ha fatto registrare il secondo miglior tempo nelle prove della mattina, per poi essere superato da Raikkonen nel pomeriggio. Per il brasiliano, che l'anno prossimo passerà alla Bar-Honda, sarà l'ultima gara con la Ferrari. Per l'occasione Rubens ha con se a Shanghai diversi familiari - tra i quali il nonno - e, mantenendo una vecchia promessa, li porterà a fare qualche giro sulla futuristica pista di Shanghai sulla Ferrari F2002, un modello della «rossa» a tre posti.

Michael Schumacher si è classificato quinto, un risultato che ha giudicato incoraggiante. «Devo dire, dopo le prove di oggi, siamo in una forma migliore rispetto alle ultime gare.

Come detto, lo spagnolo Pedro De la Rosa, terzo pilota della McLaren, è stato il più veloce sia nella prima sia nella seconda ora di prove libere del Gran Premio della Cina, ultima gara del Mondiale di Formula 1.

Nel miglior tempo di 1'32«834 (è stato il più veloce anche nella prima sessione in l'1'33»463 davanti al ferrarista Rubens Barrichello, con Schumacher quinto) ha preceduto il brasiliano Ricardo Zonta, terzo pilota della Toyota (1'32«977).

La macchina di Kimi Raikkonen.

Due meccanici cinesi.

L'ultima gara decisiva per il mondiale costruttori con la casa francese avanti di due punti

Renault-McLaren, l'ultima sfida

Si ripropone l'appassionante duello tra Alonso e Raikkonen

SHANGHAI Ultimi giri mondiali, ultimo traguardo. Anche per quanto riguarda l'albo d'oro, visto che nel Gp della Cina si assegnerà il titolo Costruttori. Il titolo piloti è andato, si sa, ad Alonso. Ora tocca al titolo costruttori con la Renault che ha sorpassato la McLaren e si presenta all'ultima partenza con due punti di vantaggio.

Il pilota che ha vinto di più finora è stato Raikkonen su McLaren, Alonso può solamente pareggiare i conti. Le Frecce d'argento del resto sono le vetture che hanno vinto di più, con 10 successi. Alle vetture francesi altri sette. L'unico Gp nel quale non ha vinto una delle due monoposto regine è stato quello degli Usa cui non hanno partecipato.

Proprio l'unica gara vinta finora dalla Ferrari.

L'analisi dei risultati, o meglio dei successi, quindi non fa altro che rimarcare una volta di più quella che in fondo è stata la grande differenza tra Renault e McLaren nel corso di tutta la stagione.

La monoposto francese ha complessivamente vinto meno, ed anche il suo pilota di punta non è quello che può vantare il più alto numero di successi nel corso del campionato.

Di contro la vettura anglo-tedesca è stata sicuramente la più brillante dal punto di vista delle prestazioni assolute, ma alla fine della stagione rischia di trovarsi con un pugno di mosche.

La ragione della situazione che si è venuta a creare dopo 18 Gp, sta ovviamente nella diversa affidabilità delle due vetture, e di conseguenza dai regolamenti e, in una certa misura, dal sistema di punteggio.

In entrambi i casi si è cercato di premiare la monoposto che si sarebbe dimostrata più affidabile. La Renault, in questo senso, è quella che meglio si è espressa.

La casa francese è quella uscita meno penalizzata dalla fragilità di un suo qualsiasi componente, a partire dal motore, che più di una volta invece (ben quattro) ha costretto Raikkonen a rimonte non sempre felici come quella in Giappone.

A tal proposito la norma della retrocessione di dieci posizioni in griglia è senz'altro troppo punitiva nei confronti dei piloti.

Alonso e la Renault sono stati subito competitivi e affidabili. Raikkonen e la McLaren hanno trovato il passo giusto in pratica dal Gp di Spagna (il quinto stagionale, vinto) in poi. Dover rimontare con un mezzo che non sempre ha saputo assecondare il pilota finlandese è stato fin dall'inizio proibitivo.

I successi in serie poi contavano poco nel momento in cui Alonso aveva già un buon bottino di punti. Questo permetteva al neocampione del mondo condotte di gara più accorte.

Il recupero di Kimi, con l'attuale sistema di punti, era a volte quasi ininfluente. In più, altro vantaggio per la Renault, nessun altro ha saputo inserirsi tra i due piloti, con regolarità, permettendo recuperi più importanti. È rimasta quindi una partita a due fino in fondo per il titolo costruttori.

d.p.

ROTTAMI E SQUALI

L'attuale capo meccanico della scuderia di Formula 1 Bar-Honda, il sudafricano Alastair Gibson, riutilizza i rottami delle monoposto anglosassoni per creare modelli artistici di squali. Vere e proprie sculture, già presenti da qualche anno sul mercato dell'arte, che gli esperti valutano attorno alla cifra di 40 mila euro.

È questa la novità dell'ultima edizione di «Look Inside», una serie di esposizioni artistiche, promossa da Bar-Honda e dalla marca di sigarette Lucky Strike, che - è stato ricordato oggi durante la conferenza di presentazione dell'iniziativa - dal 2002 sostiene in tutto il mondo opere d'arte di giovani artisti di fama internazionale. Il primo anno fu Julian Opie, celebre esponente dell'arte inglese, a raffigurare Jacques Villeneuve e Olivier Panis. Ora è uno stesso dipendente della scuderia a svelare tutta la sua vena artistica.

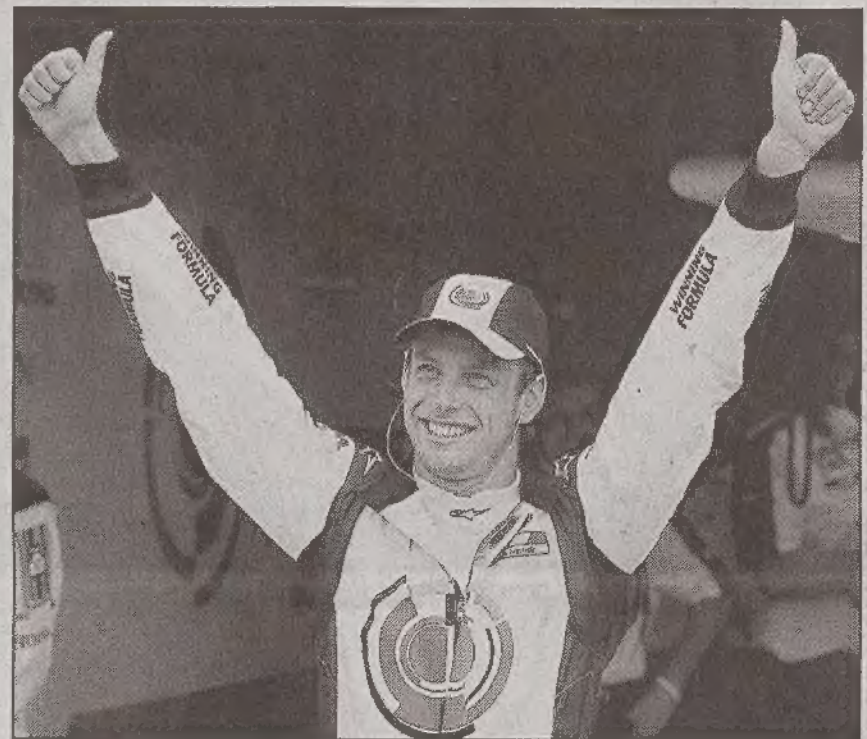
La passione per gli squali e la devozione alla meccanica si fondono nella mente di Gibson. «Fin da piccolo mi sono interessato al mondo degli squali, dice l'artista-meccanico.

Tanti interrogativi per il prossimo anno sul numero di team e sul destino di alcuni piloti

Cambiamenti radicali per Williams e Bar

SHANGHAI La stagione 2005 si appresta ad andare in archivio con diversi dubbi ancora da sciogliere. Sono quelli in merito allo schieramento che vedremo al via della prossima stagione. Tanti interrogativi aleggiano sul Circus, dal numero delle squadre presenti (saranno undici come ventilato?), All'identità di alcune fra queste alla scelta dei (numerosi) piloti ancora in ballo.

C'è un inverno per completare lo scacchiere. Conferme in blocco sono attese da McLaren Mercedes e Renault (anche se il sorpasso all'ultimo giro subito domenica scorsa da Fisichella potrebbe aver indispettito Briatore, vedi Trulli a Magny-Cours nel 2004), mentre, scorrendo l'attuale classifica costruttori, dalla Ferrari in giù sono attese novità consistenti.

Come noto a Maranello approderà Felipe Massa al posto di Barrichello, mentre in Toyota la formazione attuale pare destinata a rimanere così com'è. Voci danno il marchio giapponese mobile sul fronte piloti, tuttavia in chiave 2007 (pare che sia stato offerto un ingaggio faraonico ad Alonso). Dalla Toyota 2006 si attende un motore V8 molto competitivo, è il primo ad essere sceso in pista.

Jenson Button della Bar-Honda.

Completamente diversa da quest'anno sarà la Williams. Il team di Grove perde il motore Bmw e si rivolge a Cosworth. Le novità non finiscono qui, riguardano anche i conduttori; Heidfeld (già da alcuni Gp sostituito da Pizzonia) non sarà confermato, al suo posto potrebbe arrivare (se non lo stesso Pizzonia) Nico Rosberg, neovincitore del campionato Gp2 nonché figlio di Keke, iridato proprio con la Williams nell' '82. Nemmeno la posizione dell'altro driver, Mark Webber, è comunque scontata.

Il Gp della Cina sarà l'ultima gara della Bar; dal 2006 la squadra diventerà completamente Honda, Barrichello affiancherà Button. Dopo un anno di apprendistato la Red Bull potrà contare sui V8 Ferrari e sull'attuale Minardi come squadra satellite (Vitantonio Liuzzi e Scott Speed dovrebbero esserne i piloti). Anche il marchio Sauber sparirà, rilevato dalla Bmw (vi troverà posto Heidfeld?), Stessa fine toccherà alla Jordan, in pista come Midland e con tanti interrogativi ancora da risolvere.

m.n.n.

La monoposto di Michael Schumacher.

Tifosi della Ferrari in Cina con tanto di striscione.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

Il pilota tedesco vuole almeno arrivare dietro Alonso e Raikkonen. In ballo il prestigio ma anche alcuni bonus economici

L'obiettivo di Schumacher è il terzo posto

Con una vettura sempre lenta il ferrarista deve guardarsi da Montoya che è in rimonta

SHANGHAI L'ultimo Gran premio del 2005 ha il sapore della liberazione per la Ferrari. In Cina si consuma l'ultima tappa di una stagione difficile, con qualche luce isolata a squarciare un panorama altrimenti buio. Ma tanti successi consecutivi (maturati ininterrottamente dal '99 al 2004) prima o poi dovevano esaurirsi, semplicemente «anche per un fatto fisiologico», come sostiene Michael Schumacher. A Shanghai il tedesco correrà per un obiettivo comunque importante, il terzo posto nella classifica conduttori.

Centrarlo significa fermare la rimonta di Montoya. Certo il sette volte iridato non tiene particolarmente a questo traguardo, forse perché ben sa come quest'anno sia un'impresa battere il colombiano della McLaren.

«Dopo una stagione tanto difficile - confida il tedesco - mi piacerebbe finire con un risultato positivo, con un piazzamento sul podio, magari. Ma davvero non vedo come sia possibile centrarlo».

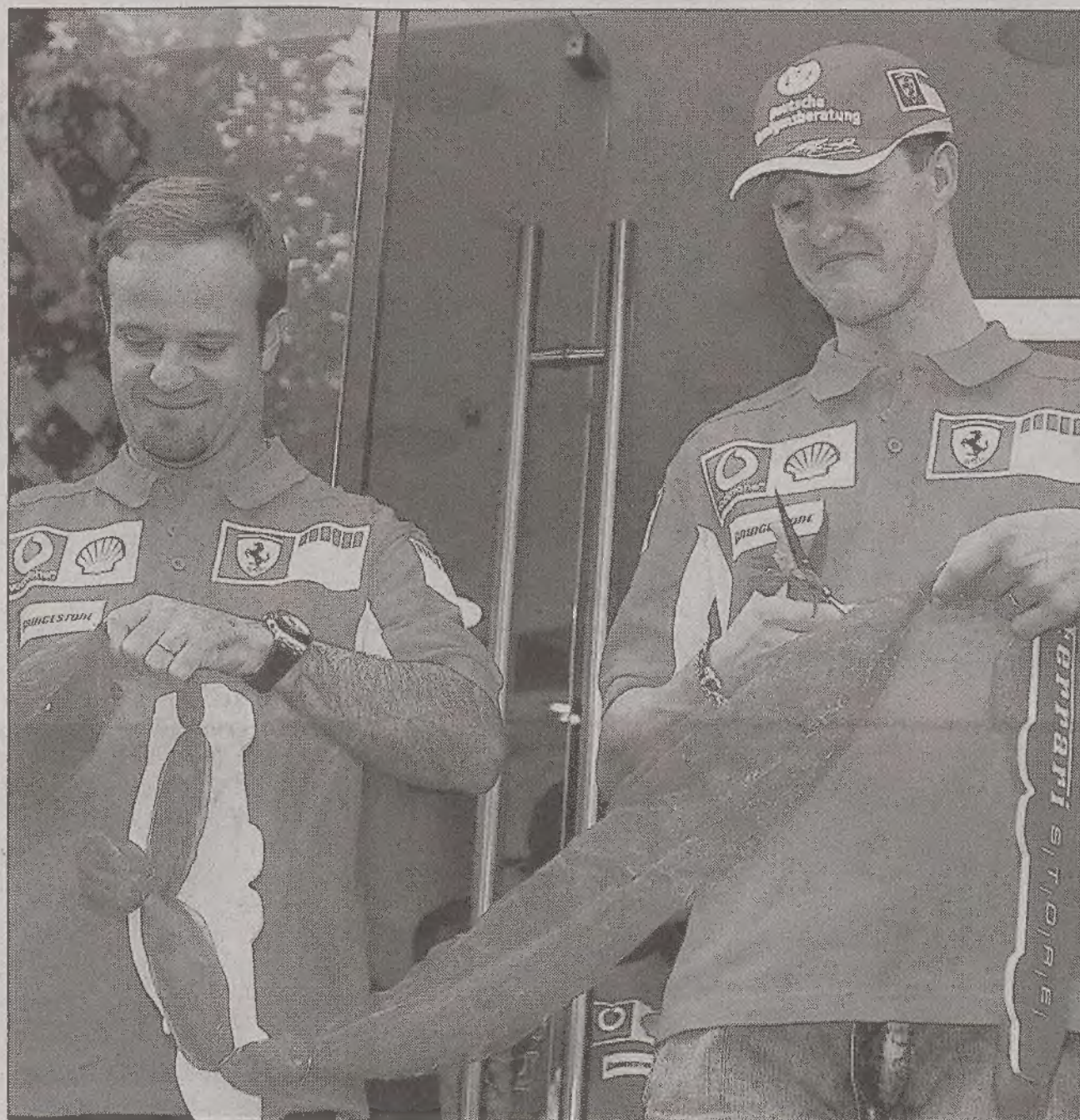
Non c'è motivo, infatti, di attendersi progressi rispetto alla prova offerta domenica scorsa in Giappone: «A Suzuka siamo stati troppo lenti, la situazione non dovrebbe cambiare in Cina».

Michael Schumacher

Del resto l'obiettivo della Ferrari è puntato sul 2006 già da tempo, da quando apparve chiaro come McLaren e Renault viaggiassero su un altro ritmo. Il solito lavoro alacre unito all'ennesima rivoluzione dei regolamenti sono gli elementi a disposizione delle Rosse per ritrovare il ruolo di leadership smarrito; il propulsore 8 cilindri da una parte (che tuttavia non dovrebbe ribaltare le gerarchie fra i motoristi) e, a proposito di nuove regole, il ritorno del cambio gomme durante i pit stop, non c'è dubbio rimescoleranno le carte a favore della Ferrari. Che in Giappone, oltre a rimediare un settimo posto (Schumacher) ed un undicesimo (Barrichello) da archiviare in fretta, ha comunque conquistato la terza piazza fra i costruttori anche per l'aritmetica E' un fatto importante perché a differenza della classifica piloti quella riservata alle squadre si rivela più o meno generosa proprio in funzione del piazzamento acquisito. Dietro a Renault e McLaren la Ferrari ha battuto la Toyota e si aggiudica così una serie di bonus importanti.

Anzitutto di carattere economico, visto che il team terzo classificato si vede assegnare il 13% della metà dei proventi televisivi, il 2% in più rispetto a quanto spetti al quarto (le prime due squadre si prendono rispettivamente il 19 ed il 16%).

Altri vantaggi immediati nel concludere fra i primi sono di carattere organizzativo e logistico; i migliori box (i più vicini allingresso nonché i più spaziosi), per esempio, spettano proprio ai costruttori meglio piazzati nella classifica dell'anno precedente. Dopo i trionfi in quantità è ben poco per consolarsi, ma abbastanza per ripartire con il ritmo giusto.

Marco M. Nagliati

Rubens Barrichello e Michael Schumacher al loro arrivo a Shanghai.

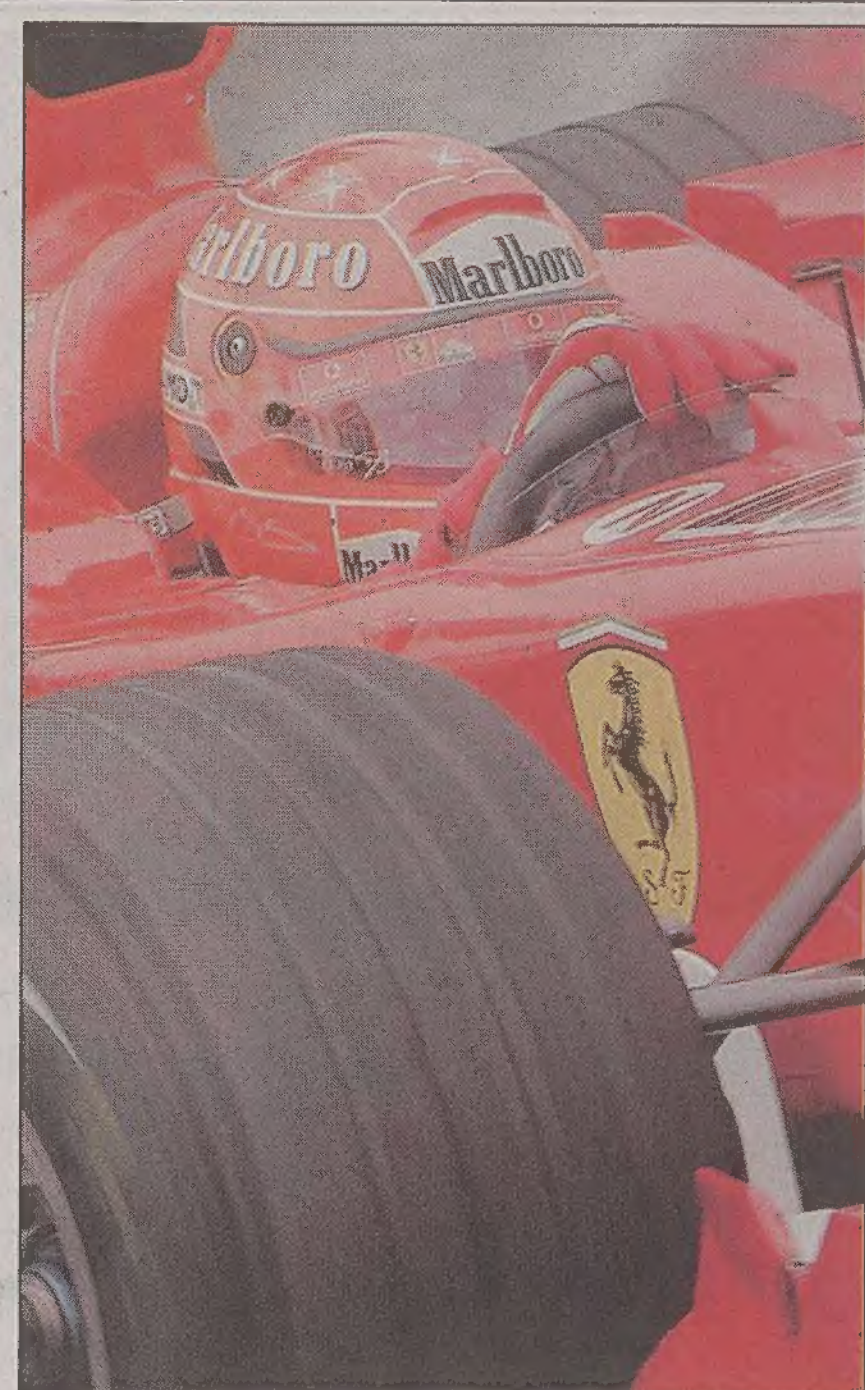
Montezemolo rassicura: «Ricominceremo a vincere»

SHANGHAI Per voltare pagina serve soprattutto una vettura nuova. Alla Ferrari lo sanno bene e, a differenza di quanto avvenuto negli ultimi anni, il lancio della monoposto per il 2006 non si farà attendere. Già a metà gennaio, infatti, è previsto il debutto della F248 (questa pare la sigla destinata alla prossima Ferrari F.1, a sottolineare la cilindrata di 2,4 litri e l'architettura ad 8 cilindri), sensibilmente in anticipo rispetto alle ultime stagioni. Una scelta necessaria per valutare con margine di intervento la bontà del progetto e l'efficacia della gomme Bridgestone, principali imputate del flop di quest'anno.

Michael Schumacher e Felipe Massa avranno dunque tempo per valutare a fondo la bontà del prossimo progetto e se per il giovane sostituto di Barrichello sarà solo una presa di contatto anticipata, per Schumi potrebbe trattarsi del momento in base al quale decidere il proprio futuro: pare che se dovesse arrivare una vettura competitiva oltre al terzo posto nel mondiale piloti 2005, infatti, dediderà cosa fare. Sembra fantascienza, ma in F1 le decisioni più clamorose spesso arrivano senza preavviso.

«L'anno prossimo ricominciamo a vincere». Lo ha assicurato il presidente della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo parlando con gli studenti della Luiss, università della quale è presidente. Rispondendo a una domanda di un ragazzo su quale fosse stato il momento più triste della sua vita professionale, Montezemolo ha citato il Mondiale perso nel '98. «Eravamo - ha raccontato - a Suzuka e a Schumacher, che partiva in pole position, bastava un primo o un secondo posto per vincere il Mondiale, ma la macchina non partì. Mi sono sentito crollare il mondo addosso. Poi però ne abbiamo vinti sei di fila e, dopo l'interruzione di quest'anno, l'anno prossimo ricominciamo».

Il neocampione del mondo Fernando Alonso con la sua Renault.

Todt, Barrichello e Schumacher sul circuito cinese.

Michael Schumacher durante le prove.

Il numero uno della Ferrari sottolinea il buon rapporto con Barrichello che se ne va

«Un bel periodo con Rubens»

Schumi: «In corsa ci siamo spesso divertiti, come a Monaco»

SHANGHAI «Io e Rubens? Abbiamo passato davvero un periodo bello insieme». Parola di Michael Schumacher, che sul sito internet media della Ferrari traccia anche un bilancio della stagione da Shanghai, alla vigilia dell' ultimo Gran Premio del 2005.

«Escludendo i risultati, ci sono stati numerosi bei momenti anche durante questa stagione», ha dichiarato il campione del mondo uscente. «Monaco per esempio è una gara che mi ha divertito molto. Sappiamo comunque che la nostra situazione cambierà prima o poi. Ma se guardi comunque al risultato finale, ti rendi conto che anche quest'anno non è stato poi così male. Abbiamo praticamente conquistato il terzo posto nel Mondiale Costruttori e io sono attualmente terzo anche in quello Piloti». La questione delle qualifiche è stato uno degli argomenti principali di discussione in queste settimane, e Schumi spiega il suo personale punto di vista: «Credo che ci siano stati sette formati di qualifiche differenti negli ultimi cinque anni. Penso che questo dimostri come prima di prendere una decisione definitiva questa debba essere ponderata molto bene».

Per quanto riguarda invece il Gp di Shanghai, Michael non sa esattamente cosa aspettarsi: «Potrebbe essere come il Brasile, o più probabilmente come il Giappone». Il fine settimana del 22 e 23 ottobre, comunque, anche Schumacher dovrebbe essere al Mugello per le Finali Mondiali: «Questo - dice - è sempre stato un evento importante e un modo di dire grazie ai nostri tanti tifosi, ragion per cui credo che quest'anno sarà ancora più importante che in passato, quando vincevamo».

Ti mancherà Barrichello dopo questo weekend?

«Mi mancherà? Non so se sia questa la parola giusta, perchè lui non sta lasciando questo sport. Non sarà più il mio compagno di squadra con il quale ho trascorso un bel periodo, ma che comunque continuerò a vedere nel paddock e durante gli eventi. Abbiamo trascorso momenti felici, che spero possano continuare anche con Felipe Massa».

Per quanto riguarda invece il Gp di Shanghai, Michael non sa esattamente cosa aspettarsi: «Potrebbe essere come il Brasile, o più probabilmente come il Giappone».

Felipe Massa, nuovo acquisto della Ferrari.

I PROTAGONISTI

Il pilota scandinavo spera di concludere in bellezza una stagione ricca di soddisfazioni

Raikkonen: «La pista mi piace»

SHANGHAI Da diversi anni l'ultima gara del mondiale di Formula 1 ha solo il valore di passerella per i vincitori dei titoli individuale e a squadre. Quest'anno invece il Gran Premio di Shanghai decreterà quale sarà il team vincitore del mondiale costruttori. A contendersi il primato la Renault del campione del mondo Fernando Alonso e del suo compagno Giancarlo Fisichella, e la McLaren-Mercedes di Kimi Raikkonen e Juan Pablo Montoya.

La distanza che separa i due team è davvero esigua: 2 punti il vantaggio della Renault, sui 18 rimanenti da conquistare.

Sarà battaglia vera tra i quattro piloti, che si sfideranno sui 5.451 metri del percorso con 56 giri da effettuare.

La McLaren sembra in grado di colmare il gap, grazie anche all'incredibile stato di grazia del motore Mercedes, che ha fatto trionfare le 'Frecce d'argentò negli ultimi 6 gran premi.

Juan Pablo Montoya

La scuderia inglese quest'anno si è aggiudicata 10 gare sulle 17 disputate, contro le 7 della Renault, e se Kimi Raikkonen trionferà nel prossimo Gran Premio sarà il primo pilota con 8 vittorie nel mondiale a non vincere il titolo individuale.

Anche i piloti sembrano molto eccitati a pochi giorni dalla gara.«Shanghai è un percorso molto particolare - spiega il neo-campione del mondo Alonso -, complesso e allo stesso tempo con tratti molto veloci, molto differente da Suzuka, dove nonostante il secondo e terzo posto, abbiamo avuto qualche difficoltà. Siamo in vantaggio di punti e monteremo un nuovo motore. Saremo molto competivi».

«Sarà una grande gara per entrambi i team» - afferma Raikkonen -. Lo scorso anno a Shanghai la nostra vettura è stata molto veloce e il percorso mi piace molto. Faremo di tutto per vincere il titolo costruttori, per noi e per la squadra. Dobbiamo fare del nostro meglio e alla fine della gara staremo a vedere chi la spunterà Io dico che posso fare il bis di Suzuka«.

Tante le curiosità legate a quest'ultima gara della stagione 2005. I tifosi di Shanghai saranno gli ultimi a poter sentire il rombo dei motori V10. Il circo della Formula 1 ha infatti scelto per il prossimo anno i motori V8.